

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ, 26 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1977	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 334

'Αριθ. Φ. 0544/2695

Περὶ ἐγκρίσεως τῶν ἐν Παρισίοις καὶ 'Αθήναις ὑπογραφέντων τὴν 10ην 'Ιουνίου 1976 καὶ 22αν 'Απριλίου 1977 ἀντιστοίχως, Πρακτικῶν τῆς Μικτῆς 'Ελληνογαλλικῆς 'Επιτροπῆς ὁδικῶν Μεταφορῶν.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

"Εχοντες ὑπ' ὄψει α) τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 23 τῆς ἐν 'Αθήναις τὴν 9ην 'Απριλίου 1969 ὑπογραφείσης Συμφωνίας, μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας, ἀφορώσης εἰς τὰς ὁδικὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν καὶ διὰ μέσου τοῦ ἐδάφους αὐτῶν κυρωθείσης διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 495/1970 Νομοθετικοῦ Διατάγματος, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 76 Φύλλον τῆς 'Εφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως τεῦχος Α' τῆς 31ης Μαρτίου 1970, διὰ τῶν ὁποίων συνιστᾶται Μικτὴ 'Επιτροπὴ πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καλῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς Συμφωνίας. β) Τὸ περιεχόμενον τῶν ὑπὸ ἔγκρισιν Πρακτικῶν, ἀποφασίζομεν :

'Εγκρίνομεν ὡς ἔχουν καὶ ἐν τῷ συνόλῳ των τὰ ἐν Παρισίοις καὶ ἐν 'Αθήναις ὑπογραφέντα τὴν 10ην 'Ιουνίου 1976 καὶ 22αν 'Απριλίου 1977 ἀντιστοίχως Πρακτικὰ τῆς Μικτῆς 'Ελληνογαλλικῆς 'Επιτροπῆς ὁδικῶν μεταφορῶν, τῶν ὁποίων τὰ κείμενα ἕπονται ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν Γαλλικὴν γλῶσσαν καὶ ἐν μεταφράσει εἰς τὴν 'Ελληνικήν.

'Εν 'Αθήναις τῇ 4 'Οκτωβρίου 1977

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΠΙΤΣΙΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

PROCES VERBAL DE LA REUNION TENUE
A PARIS, LES 9 ET 10 JUIN 1976
PAR LA COMMISSION MIXTE FRANCO-GRECQUE

Composition des délégations

Délégation Grecque

m. VALTZIS, Directeur Général aux Transports Président.
m. TSAMBOULAS, Conseiller Spécial auprès du Ministre des Transports.
m. PARNASSOS, Secrétaire Commercial à l'Ambassade de Grèce à Paris.
m. CORAKIS, Chef de Section au Ministère des Finances.
m. TOBRAS, Président de l'Union Fédérale des Comités Professionneles Routiers.
m. HARALAMBIDES, Président du Syndicat des Transports Routiers Internationaux.
m. KASTANIS, Président de la Chambre Syndicale des Transporteurs Routiers.
m. PANAGIOTOPOULOS, Secrétaire Général de la Chambe Syndicale des Transporteurs Routiers.
m. PANAGIOTOPOULOS, Membre de la Chambre Syndicale des Transporteurs Routiers.

Délégation Française

m. REVILLON, Adjoint au Chef du Service des Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux Transports. Président.
m. POULENAT, Service des Transports Interurbains de voyageurs-Secrétariat d'Etat aux Transports.
Melle ROY, Service des Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux Transports.
Mme VATIN, Service des Transports de Marchandises, Secrétariat d'Etat aux Transports.
m. PETIOT, Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, Ministère de l'Economie et des Finances.
m. FARHI, Chargé des Affaires Européennes à l'A. F.T.R.I.
m. TRUDGETT, Représentant la S.C.E.T.A.

A TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Le président de la délégation françaises souhaite la bienvenue à la délégation grecque.

Le président de la délégation grecque remercie la délégation française pour l'accueil réservé à sa délégation et fait état des relations amicales existant entre la Grèce et la France.

Les délégations examinent les points inscrits à l'ordre du jour :

I. Evolution des échanges et du trafic routier

Statistiques françaises

Année 1975

Les échanges commerciaux (tous modes de transport et dans les deux sens) représentent :
866000 T soit + 19 % par rapport à 1974
On note un équilibre entre les exportations et les importations à savoir :
sens France - Grèce 488000 T soit + 13 % par rapport à 1974

sens Grèce–France 478000 T soit + 27 % par rapport à 1974

La part des divers modes est la suivante :

mer 91,7 % de l'ensemble des échanges soit +17 % par rapport à 1974
route 5,6 % de l'ensemble des échanges soit + 71 % par rapport à 1974
fer 2,6 % de l'ensemble des échanges soit + 35 % par rapport à 1974, air 1 %
Le trafic routier est déséquilibré au profit des importations (Grèce–France)
sens Frence – Grèce 22000 T (+34 % par rapport à 1974)
sens Grèce – France 32000 T (+111 % par rapport à 1974)
Le partage du trafic routier se fait au bénéfice des transporteurs grecs; on note, en 1975, une baisse importante de l'activité des transporteurs français en valeur relative et en valeur absolue et une progression des transporteurs grecs.

Part des transporteurs grecs
sens France – Grèce 15 700 T soit 70 % de l'ensemble du trafis contre 50 % en 1974
sens Grèce – France 23 600 T soit 75 % de l'ensemble du trafic contre 47 % en 1974

Part des transporteurs français
sens France – Grèce 6300 T soit 28 % de l'ensemble du trafic contre 47 % en 1974
sens Grèce – France 7300 T soit 23 % de l'ensemble du trafic contre 51 % en 1974
Les transporteurs français ont utilisé le contingent de 1200 voyages comme suit :
576 voyages ont été réalisés en trafic bilatéral
96 voyages ont été réalisés en trafic en transit
total 672 voyages

Année 1976

Les statistiques du Commerce extérieur de la France relatives au 1er trimestre 1976 comparées à celles du 1er trimestre 1975 font apparaître les évolutions suivantes :

	1er trimestre 1976	1er trimestre 1975	Variation
sens France-Grèce	173.000T	129.000T	+34 %
sens Gréce-France	72.000T	103.000T	-30 %
ensemble	246.000T	232.000T	+ 6 %

On peut donc s'attendre à une progression modérée des échanges franco-grecs en 1976.
Au cours du 1er trimestre 1976 les transporteurs français ont réalisé :
98 voyages bilatéraux
1 voyage en transit

L'activité des transporteurs français sera donc vraisemblablement inférieure, en année pleine, à celle de 1975 et ceci à cause du trafic en transit vers le Moyen orient qui ce réalise par d'autres voies.

Statistiques grecques
La délégation grecque indique que le transport routier international est en pleine évolution en Grèce. 3000 mouvements de véhicules grecs, vers les pays d'Europe ont été enregistrés en 1969 et actuellement ces mouvements se chiffrent à environ 30.000.
La délégation grecque n'est pas en mesure pour le moment de donner des renseignements sur l'utilisation de 1.700 autorisations au voyage qui leur ont été envoyées par l'Administration française, au titre de 1975, toutefois elle fera parvenir ces informations à l'Administration française dans les meilleurs délais.

Pour l'année 1976, les 1320 autorisations au voyage françaises mises à la disposition de la Grèce ont été délivrées aux transporteurs grecs et ceux-ci ont réalisé 950 voyages environ durant la période du 1er janvier au 7 juin 1976.

La délégation grecque ne peut pas donner de plus amples renseignements statistiques car es transports internationaux grecs se réalisent par un nombre restreint de sociétés et qu'il existe un grand nombre (2000 environ) de transporteurs individuels dont l'Administration ne peut controler les mouvements. C'est une des raisons principales pour laquelle un projet de loi a été déposé prévoyant que les transports internationaux seront uniquement effectués par les sociétés organisées.

II. Fixation du contingent

1 Position française

Compte tenu de l'activité des transporteurs français prévisible pour 1976, la délégation française souhaite le maintien du contingent à son niveau actuel. Selon elle, toute augmentation du contingent profiterait aux transporteurs grecs sans apporter aucune amélioration à la participation française.
Elle pense que le déséquilibre existant dans le partage du trafic entre transporteurs français et grecs est lié à des questions de prix, elle estime cependant, qu'il faudrait remédier à cette situation par une collaboration entre transporteurs des deux pays. A cet effet, il lui parait que des contacts entre l'Association française des transporteurs routiers internationaux et la Chambre Syndicale grecque des transporteurs routiers pourraient être constructifs.

2 Position grecque

La délégation grecque fait état de la situation difficile dans laquelle se trouve l'Administration des transports grecque en raison de l'insuffisance du contingent
Elle explique que le Gouvernement grec étudie actuellement la mise en service d'une liaison par ferries entre les ports grecs de Salonique ou Volos et le port Syrien de Lattaquie. Cette voie pourrai être utilisée par les transporteurs français ce qui les condiurait à mieux utiliser le contingent.

Elle fait valoir que les autorités grecques ne demandent pas d'autorisation aux transporteurs français qui, au retour du Moyen Orient, rechargent en Grèce et que ce trafic n'apparaît pas dans les statistiques françaises relatives à l'utilisation du contingent.

La délégation grecque se déclare favorable à toute action de la part des Associations française et grecque des transporteurs routiers internationaux qui pourrait aboutir à une coopération constructive et à une meilleure répartition du trafic.

Après discussion la délégation française précise que si une progression de la participation française était enregistrée en 1976 une nouvelle rencontre pourrait avoir lieu, dans les premiers mois de 1977, pour un nouvel examen du contingent sur la base des statistiques fournies de part et d'autre.
Par ailleurs, elle fait remarquer que l'Administration grecque n'a pas utilisé, depuis l'entrée en vigueur de l'Accord, les autorisations à temps en n'a pas bénéficié de la souplesse qu'elles apportent à la gestion d'un contingent.
En effet, chaque autorisation à temps est valable un an, est décomptée forfaitairement sur le contingent pour 15 voyages et permet au transporteur de réaliser un nombre illimité de voyages.

Pour faciliter la mise en place des autorisations à temps la délégation française propose 5 autorisations à temps à la délégation grecque. Compte tenu de la date à laquelle ces titres de transports seront attribués le forfait est fixé à 8 voyages et ceci équivaut à une possibilité minimum de 40 voyages supplémentaires pour les transporteurs grecs.

Devant l'insistance de la délégation grecque pour obtenir une majoration du contingent lui-même, la délégation française offre, en outre, une augmentation de 50 voyages.

La délégation grecque estime que les 5 autorisasions à temps, même augmentés de 50 voyages, ne pourront en aucun cas combler les besoins réels jusqu'à la fin de 1976. Elle préfère dans ce cas que le contingent reste au même niveau en attendant que le problème soit mieux étudié dans un proche avenir, pour rechercher une meilleure solution.

Le contingent a donc été reconduit, pour 1976, au niveau de 1200 voyages.

III Questions diverses

1-Admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules de transport routier

La délégation française indique que depuis 1976 la quantité de carburant, contenue dans les réservoirs normaux des camions et autocars, admise en franchise en France est passée de 50 à 100 litres.

La délégation grecque précise qu'aucun controle n' est exercé, par les autorités grecques, sur les véhicules français en ce qui concerne la quantité de carburant contenue dans les réservoirs des véhicules de transport routier et souhaite que, sur une base de réciprocité, les mêmes mesures soient adoptées par les autorités françaises.

2-Liaison Roll on-roll off entre la Grèce et la Syrie

La délégation française demande à la délégation grecque de lui envoyer une documentation sur cette laison notamment en ce qui concerne :
- les prix
- les délais
- les fréquences

La délégation grecque a précisé qu'il était envisagé de mettre en service 2 ferries assurant deux voyages dans chaque sens par semaine. La capacité sarait de 100 véhicules pour chaque bateau et le cout d'un trajet aller - retour de l'odre de 5200 francs. Ce projet est actuellement au stade des études.

B - TRANSPORTS de VOYAGEURS

1) La délégation française a fait par des problèmes posés par l'existence d'un trafic irrégulier sur le territoire français effectué par des agences grecques (MEDI TOURS, CONSOLAS TRAVEL et IASON) qui assurent des services du type régulier entre LONDRES et ATHENES via la France, avec dépôt et prise en charge de voyageurs à PARIS et sur la Côte d'Azur, sans avoir les autorisations nécessaires en vertu de l'accord de 1969.

La délégation grecque s'est engagée à examiner à son retour ce qui a été annoncé par la délégation française et prendre les mesures nécessaires dans le cas échéant.

2) Les deux délégations ont, en outre, considéré :

a) que la création d'un service régulier entre la France et la Grèce devait être envisagée pour répondre à la demande de la clientèle actuelle.

b) que l'itinéraire de ce service pourrait, dans toute la mesure du possible et sous réserve de l'accord des autres Etats, être prolongé vers l'Angleterre ou accordé aux services déjà existants entre la France et l'Italie ou la Yougoslavie.

c) qu'il fallait confier à des associations ou groupements d'entreprises de transport constitués autour d'une entreprise chef de file et seule responsable devant les autorités de chaque Etat le soin de s'accorder sur les modalités pratiques de l'organisation de cette ligne (fréquence, horaire, tarif, etc).

d) que le Secrétariat d'Etat aux Transports désignerait le plus rapidement possible, l'entreprise représentant les exploitants français de cette ligne afin qu'ils puissent engager les négociations avec leurs homologues grecs, et éventuellement étrangers.

3) La délégation grecque donne son accord de principe et se réserve la faculté de proposer dans le temps l'organisme représentatif et compétent pour mener à bien ces négociations. Elle propose à la délégation française qui a pris l'initiative dans ce domaine, d'étudier ce problème en détail et de lui communiquer ses propositions. Ces propositions seront alors, transmises à l'organisme national désigné et lequel sera mis en contact avec son homologue français pour l'élaboration de l'accord final.

Le Président de la délégation Grecque
P. VALTGIS

Le Président de la délégation Française

PROCES VERBAL DE LA REUNION
TENUE A ATHENES, LES 21 ET 22 AVRIL 1977
PAR LA COMMISSION MIXTE
FRANCO-GRECQUE

COMPOSITION DES DELEGATIONS

Délégation Française

m.M. REVILLON, Adjoint au Chef du Service des Transports de marchandises. Secrérariat d'Etat aux Transports. Président.

Mille KUBLER, Chargée de la Division V2 au Service des Transports Interurbains de Voyageurs.

m. J. GARBAN, Attaché à l'A.F.T.R.I.

m.M. DURAND, Représentant de la S.C.E.T.A.

Mme A. SECRET, Secrétaire de l'Ambassade de France à Athènes.

Délégation Grecque

m. P. VALTZIS, Directeur Général des Transports Président.

m. D. DOUDOUMIS, Premier Secrétaire d'Ambassade Ministère des Affaires Etrangères.

m. P. KANELLOPOULOS, Chef de Section. Ministère des Transports.

m.A. GASSIOS, Chef de Section. Ministère de Commerce.

m. N. GLENTZIS, Rapporteur. Ministère des Finances.

Mme K. KALLIBOKA, Chef de Section. Organisme Hellénique de Tourisme.

Mme B. LALAITOU, Chef du Service EUROPABUS. Organisme Hellénique des Chemins de Fer S.A.

m. AL. PRASSAS, Délégués des Associations des
m. IRAKL. NIKOLIS Entreprises des Transports pour les Transports Internationaux.

A. TRANSPORTS DE VOYAGEURS

1. Création d'une ligne régulière internationale Grande - Bretagne - France - Italie - Grèce.

A la suite d'une discussion, il a été décidé ce qui suit:

a) de crèer une ligne régulière entre Paris et Athènes via l'Italie, avec éventuellement des stations intermédiares.

b) de faire les démarches nécessaires pour désigner les entreprises responsables des deux pays concernés et de faire les propositions y afférentes avant la fin du mois de mai, si possible.

Losqu'il y aura plus d'une entreprise exploitante, l'une d'entre elles sera désigné comme tête de file.

c) En vue de l'organisation complète de la ligne, des contacts devront être pris, dans les meilleurs délais, avec la Grande-Bretagne pour permettre le meilleur fonctionnement dès la création.

A cette fin, une réunion tripartite devra être organisée, le plus rapidement possible, à Paris, à l'initiative des autorités françaises.

d) il a été convenu de demander aux entreprises de signer un accord respectant les clauses d'une convention type d'accord de pool d'exploitation, reposant sur les principes d'unicité d'exploitation et d'unicité de commercialisation. A cette fin, la délégation française a remis à la délégation grecque un projet de convention type, pour examen et proposition de modifications éventuelles.

e) L'accès du territoire des deux pays sera interdit aux autocars qui n'auraient pas fait l'objet.

-d'une autorisation exceptionnelle dans le cadre de l'article 2 de l'accord du 9.4.1969.

-ou qui ne répondraient aux caractéristiques des transports prévus à l'article 3 du même accord.

-ou qui ne participeraient pas à l'exploitation de la ligne régulière.

2. Mise en place d'un système d'échange d'informations statistiques.

A la suite d'une discussion, il a été décidé ce qui suit:

a) Les entreprises chargées de l'exploitation de la ligne régulière devront remettre aux autorités des deux pays, selon des modalités qui seront fixées dans l'accord de pool, les informations statisiques relatives à l'expoitation.

b) Tout autre autocar circulant régulièrement entre les deux pays devra être muni d'une feuille de route dont un double sera retiré à la douane du pays destinateur.

c) La délégation grecque a communiqué à la délégation française un exemplaire de la feuille de route qui sera appliquée en Grèce.

B. TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. Evolution des échanges et du trafic routier entre la France et la Grèce.

Selon les chiffres fournis par la délégation française, les échanges totaux entre la France et la Grèce se sont élévés à 1.039.000 tonnes à 1976 contre 1.123.000 à 1975 (- 7,5 %).

Le tonnage transporté par toute est passé de 54.000 tonnes à 78.700 tonnes (+46 %).

La part respective des transporteurs français et grecs a été la suivante :

	Transporteus français	grecs
sens France - Grèce	25,4 %	73,2 %
sens Grèce - France	16,4 %	81,6 %
Total	20,4 %	77,9 %

La délégation grecque a exposé les dispositions prises ou envisagées en Grèce pour rassembler les statistiques détaillées sur les transports de marchandises effectués par les transporteurs grecs entre et via les deux pays.

Les transporteurs français ont effectué 699 voyages dont 124 en transit.

Les transporteurs grecs ont utilisé la totalité du contingent de 1290 voyages dont 10 % environ en transit.

2. Fixation du contingent pour 1977.

A la suite d'un échange de vues, le contingent a été fixé à 1350 voyages pour 1977.

Il a été entendu que, si le besoin s'en faisait sentir, ce chiffre pourrait éventuellement être revu au dernier trimestre de l'année 1977 par un échange de lettres.

Si la demande émane de la délégation grecque, celle-ci devra fournir toutes justifications utiles.

3. Questions diverses.

a) Difficultés rencontrées par les transporteurs français pour recouvrer certaines créances.

La délégation française a appelé l'attention sur certains cas de non respect d'obligations contractuelles en ce qui concerne le paiement du fret.

Les entreprises fautives ne relevant pas du contrôle de l'Administration grecque, les organisations professionelles des transporteurs grecs ont proposé toute aide possible à leurs collègues français dans ce domaine par l'intèrmediaire de l'Ambassade de France à Athènes.

Un dispositif analogue fonctionnera au profit des transporteurs grecs qui rencontreraient des difficultés de ce genre en France.

b) Application de l'article 12 de l'accord.

Certains transporteurs français se seraient vu refuser les autorisations spéciales exigées par cet article en vue de l'exécution d'un transport vers un pays tiers.

Des précisions seront fournies à la délégation grecque sur les cas de ce genre qui ont été signalés.

En outre, il sera procedé à un examen des conditions dans lesquelles les transports executés vers un pays tiers en transit par le pays d'immatriculation du véhicule pourraient être dispensés d'autorisation spéciale.

c) Convention CMR

La Grèce aratifié la convention CMR le 12 mars 1977. Cette convention est donc entrée en vigueur et toutes les mesures concrètes d'application ont été prises à cet effet.

Le Président de la délégation française
M. REVILLON

Le Président de la délégation grecque
P. VALTZIS

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ ΤΗΣ ΛΑΒΟΥΣΗΣ ΧΩΡΑΝ ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ, ΤΗΝ 9ην ΚΑΙ 10ην ΙΟΥΝΙΟΥ 1976 ΥΠΟ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΓΑΛΛΟ - ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σύνθεσις τῶν ἀντιπροσωπειῶν.

Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία

κ. ΒΑΛΤΖΗΣ, Γενικὸς Διευθυντὴς Μεταφορῶν, Πρόεδρος.

κ. ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Εἰδικὸς Σύμβουλος παρὰ τῷ Ὑπουργῷ Μεταφορῶν.

κ. ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ, Γραμματεὺς ἐπὶ ἐμπορικῶν θεμάτων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Πρεσβείαν ἐν Παρισίοις.

κ. ΚΟΡΑΚΗΣ, Τμηματάρχης εἰς Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν, Πρόεδρος τῆς Γεν. Συνομοσπονδίας Ἐπαγγελματιῶν Αὐτοκινητιστῶν.

κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ, Πρόεδρος Συνδικάτου Διεθνῶν Ὁδικῶν Μεταφορῶν.

κ. ΚΑΣΤΑΝΗΣ, Πρόεδρος Ὁμοσπονδίας Ὁδικῶν Μεταφορέων.

κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γεν. Γραμματεὺς 'Ομοσπονδίας 'Οδικῶν Μεταφορέων.

κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ, Μέλος 'Ομοσπονδίας 'Οδικῶν Μεταφορέων.

ΓΑΛΛΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

κ. REVILLON, Βοηθὸς Προϊσταμένου τῆς 'Υπηρεσίας 'Εμπορευματικῶν Μεταφορῶν 'Υφυπουργεῖον Μεταφορῶν, Πρόεδρος.

κ. POULENAT, 'Υπηρεσία 'Υπεραστικῶν Μεταφορῶν 'Επιβατῶν - 'Υφυπουργεῖον Μεταφορῶν.

δὶς ROY, 'Υπηρεσία 'Εμπορευματικῶν Μεταφορῶν, 'Υφυπουργεῖον Μεταφορῶν.

κα VATIN, 'Υπηρεσία 'Εμπορευματικῶν Μεταφορῶν 'Υφυπουργεῖον Μεταφορῶν.

κ. PETIOT, Γενικὴ Διεύθυνσις Τελωνείων καὶ 'Εμμέσων Φόρων, 'Υπουργεῖον Οἰκονομικῶν.

κ. FARHI, 'Επιτετραμμένος Εὐρωπαϊκῶν 'Υποθέσεων εἰς A.F.T.R.I.

κ. TRUDGETT, 'Αντιπρόσωπος S.C.E.T.A.

Α. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

'Ο πρόεδρος τῆς γαλλικῆς ἀντιπροσωπείας καλωσορίζει τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν.

'Ο πρόεδρος τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας εὐχαριστεῖ τὴν γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν διὰ τὴν ὑποδοχὴν τὴν ἐπιφυλαχθεῖσαν εἰς τὴν ἀντιπροσωπείαν του καὶ ὑπενθυμίζει τὰς φιλικὰς σχέσεις αἱ ὁποῖαι ὑφίστανται μεταξὺ τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Γαλλίας.

Αἱ ἀντιπροσωπεῖαι ἐξετάζουν τὰ σημεῖα τὰ ἐγγεγραμμένα εἰς τὴν ἡμερησίαν διάταξιν.

Ι. 'Ανάπτυξις τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ τῆς ὁδικῆς κυκλοφορίας.

Γαλλικαὶ στατιστικαί.

"Ετος 1975.

Αἱ ἐμπορικαὶ ἀνταλλαγαὶ (ὅλα τὰ μέσα μεταφορᾶς καὶ ὑπὸ πᾶσαν ἔννοιαν) ἀντιπροσωπεύουν :

866000 Τ ἤτοι αὔξησις 19 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

Παρατηροῦμεν μίαν ἰσορροπίαν μεταξὺ τῶν ἐξαγωγῶν καὶ τῶν εἰσαγωγῶν, ἤτοι :

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 488000 Τ ἤτοι αὔξησις 13 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 478000 Τ ἤτοι αὔξησις 27 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

'Η ἀναλογία τῶν διαφόρων μέσων εἶναι ἡ ἀκόλουθη :

θαλασσίως 91,7 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὔξησις 17 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

ὁδικῶς 5,6 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὔξησις 71 % ὡς πρὸς τὸ 1974.

σιδηροδρομικῶς 2,6 % τοῦ συνόλου τῶν ἀνταλλαγῶν ἤτοι αὔξησις 35 % ὡς πρὸ τὸ 1974.

ἀεροπορικῶς 1 %.

'Η ὁδικὴ κυκλοφορία εἶναι δυσανάλογος ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν εἰσαγωγῶν ('Ελλὰς - Γαλλία).

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 22.000 Τ (αὔξησις 34 % ὡς πρὸς τὸ 1974).

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 32.000 Τ (αὔξησις 111 % ὡς πρὸς τὸ 1974).

'Η διανομὴ τῆς ὁδικῆς κυκλοφορίας γίνεται ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν ἑλλήνων μεταφορέων παρατηροῦμεν, κατὰ τὸ 1975, μίαν σημαντικὴν πτῶσιν τῆς δραστηριότητος τῶν γάλλων μεταφορέων ὡς πρὸς τὴν σχετικὴν καὶ ὡς πρὸς τὴν ἀπόλυτον ἀξίαν καὶ μίαν πρόοδον τῶν ἑλλήνων μεταφορέων.

'Αναλογία τῶν ἑλλήνων μεταφορέων.

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 15.700 Τ ἤτοι αὔξησις 70 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἔναντι 50 % κατὰ τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 23.600 Τ ἤτοι αὔξησις 75 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἔναντι 47 % κατὰ τὸ 1974.

'Αναλογία τῶν γάλλων μεταφορέων

κατεύθυνσις : ἀπὸ Γαλλία εἰς 'Ελλάδα 6.300 Τ ἤτοι αὔξησις 28 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἔναντι 47 % κατὰ τὸ 1974.

κατεύθυνσις : ἀπὸ 'Ελλάδα εἰς Γαλλία 7.300 Τ ἤτοι αὔξησις 23 % τοῦ συνόλου τῆς κυκλοφορίας ἔναντι 51 % κατὰ τὸ 1974.

Οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐχρησιμοποίησαν τὴν ποσόστωσιν τῶν 1.200 ταξειδίων ὡς ἀκολούθως :

	576	ταξείδια ἐπραγματοποιήθησαν διμερῶς
	96	ταξείδια ἐπραγματοποιήθησαν διαμετακομιστικῶς (τράνζιτ).
Σύνολον	672	ταξείδια

"Ετος 1976

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Γαλλίας αἱ σχετικαὶ μὲ τὸ 1ον τρίμηνον 1976 συγκρινόμεναι μὲ αὐτὰς τοῦ 1ου τριμήνου 1975 δεικνύουν τὰς κάτωθι ἀναπτύξεις :

	1ον τρίμηνον 1976	1ον τρίμηνον 1975	Μεταβολὴ
κατεύθυνσις : Γαλλία - 'Ελλάς	173000 Τ	129000 Τ	αὔξησις 34%
κατεύθυνσις : 'Ελλάς - Γαλλία	72000 Τ	103000 Τ	μείωσις 30%
Σύνολον :	246000 Τ	232000 Τ	αὔξησις 6 %

Δυνάμεθα ὡς ἐκ τούτου νὰ ἀναμένωμεν μίαν μετρίαν πρόοδον τῶν γαλλο - ἑλληνικῶν ἀνταλλαγῶν κατὰ τὸ 1976.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου τριμήνου 1976 οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν : 98 διμερῆ ταξείδια
1 διακομετακομιστικὸν ταξείδιον (τράνζιτ).

'Η δραστηριότης τῶν γάλλων μεταφορέων θὰ εἶναι λοιπὸν πιθανῶς κατωτέρα κατὰ τὸ μέσον τοῦ ἔτους, ἐκείνης τοῦ 1975 καὶ τοῦτο ἐξ αἰτίας τῆς διαμετακομιστικῆς κυκλοφορίας (τράνζιτ) πρὸς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν ἡ ὁποία πραγματοποιεῖται δι' ἄλλων ὁδῶν.

'Ελληνικαὶ στατιστικαὶ

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δηλώνει ὅτι αἱ διεθνεῖς ὁδικαὶ μεταφοραὶ εὑρίσκονται εἰς πλήρη ἀνάπτυξιν εἰς τὴν 'Ελλάδα.

3.000 μετακινήσεις ἑλληνικῶν ὀχημάτων, πρὸς τὰς χώρας τῆς Εὐρώπης κατεγράφησαν τὸ 1969 καὶ κατὰ τὸ παρὸν αἱ μετακινήσεις αὗται ἀνέρχονται περίπου εἰς 30.000.

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν δύναται πρὸς τὸ παρὸν νὰ δώσῃ πληροφορίας περὶ τῆς χρησιμοποιήσεώς τῶν 1.700 ἀδειῶν ταξειδίου, αἱ ὁποῖαι τῆς ἀπεστάλησαν ὑπὸ τῆς γαλλικῆς Διοικήσεως, διὰ τὸ 1975, ἐν τούτοις, θὰ ἀποστείλῃ τὰς πληροφορίας ταύτας εἰς τὴν γαλλικὴν Διοίκησιν τὸ ταχύτερον δυνατόν.

Διὰ τὸ ἔτος 1976, αἱ 1.320 γαλλικαὶ ἄδειαι ταξειδίου αἱ τεθεῖσαι εἰς τὴν διάθεσιν τῆς 'Ελλάδος ἐχορηγήθησαν εἰς τοὺς ἕλληνας μεταφορεῖς, οἱ ὁποῖοι ἐπραγματοποίησαν 950 περίπου ταξείδια κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 1ης 'Ιανουαρίου ἕως 7ης 'Ιουνίου 1976.

'Η 'Ελληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν δύναται νὰ δώσῃ περισσοτέρας στατιστικὰς πληροφορίας, διότι αἱ διεθνεῖς ἑλληνικαὶ μεταφοραὶ πραγματοποιοῦνται ὑφ' ἑνὸς περιωρισμένου ἀριθμοῦ ἑταιρειῶν καὶ διότι ὑφίσταται ἕνας μεγάλος ἀριθμὸς (περίπου 2.000) μεμονωμένων μεταφορέων, τῶν ὁποίων τὰς μετακινήσεις δὲν δύναται νὰ ἐλέγχῃ ἡ Διοίκησις. Εἶναι εἷς ἐκ τῶν κυρίων λόγων, διὰ τὸν ὁποῖον κατετέθη σχέδιον νόμου προβλέπον ὅτι αἱ διεθνεῖς μεταφοραὶ θὰ πραγματοποιοῦνται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ ὀργανωμένων ἑταιρειῶν.

ΙΙ. Καθορισμὸς τῆς ποσοστώσεως.

1. Γαλλικὴ θέσις.

Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς δραστηριότητος τῶν γάλλων μεταφορέων τῆς προβλεπομένης διὰ τὸν 1976, ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία εὔχεται τὴν διατήρησιν τῆς ποσοστώσεως εἰς τὸ παρὸν ἐπίπεδόν της. Κατ' αὐτήν, πᾶσα αὔξησις τῆς ποσοστώσεως θὰ ἦτο πρὸς ὄφελος τῶν ἑλλήνων μεταφορέων, χωρὶς νὰ ἐπιφέρῃ οὐδεμίαν βελτίωσιν εἰς τὴν γαλλικὴν συμμετοχήν.

Αὕτη σκέπτεται ὅτι ἡ ὑφισταμένη δυσαναλογία εἰς τὴν κατανομὴν τῆς κυκλοφορίας μεταξὺ γάλλων καὶ ἑλλήνων μεταφορέων εἶναι συνδεδεμένη μὲ θέματα τιμῶν, κρίνει ἐν τούτοις, ὅτι θὰ ἔδει ὅπως ἡ κατάστασις αὕτη θεραπευθῇ διὰ μιᾶς συνεργασίας μεταξύ, τῶν μεταφορέων τῶν δύο χωρῶν. Πρὸς τοῦτο, θεωρεῖ ὅτι αἱ ἐπαφαὶ μεταξὺ τοῦ γαλλικοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορέων καὶ τῆς 'Ελληνικῆς 'Ομοσπονδίας τῶν ὁδικῶν μεταφορέων θὰ ἠδύναντο νὰ εἶναι ἐποικοδομητικαί.

2. 'Ελληνικὴ θέσις.

'Η 'Ελληνικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπενθυμίζει τὴν δύσκολην κατάστασιν εἰς τὴν ὁποίαν εὑρίσκεται ἡ Διοίκησις τῶν ἑλληνικῶν μεταφορῶν λόγῳ τῆς ἀνεπαρκείας τῆς ποσοστώσεως.

'Εξηγεῖ ὅτι ἡ ἑλληνικὴ Κυβέρνησις μελετᾶ κατὰ τὸ παρὸν τὴν θέσιν ἐν λειτουργίᾳ ἑνὸς συνδέσμου διὰ πορθμείων μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν λιμένων τῆς Θεσσαλονίκης ἢ τοῦ Βόλου καὶ τοῦ Συριακοῦ λιμένος LATTAQUIE. 'Η ὁδὸς αὕτη θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ χρησιμοποιεῖται ὑπὸ τῶν γάλλων μεταφορέων, πρᾶγμα τὸ ὁποῖον θὰ τοὺς ἦγαγεν εἰς μίαν καλυτέραν χρησιμοποίησιν τῆς ποσοστώσεως.

'Υπενθυμίζει ὅτι αἱ ἑλληνικαὶ ἀρχαὶ δὲν ζητοῦν ἄδειαν εἰς τοὺς γάλλους μεταφορεῖς, οἱ ὁποῖοι, ἐπιστρέφοντες ἐκ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ἐπαναφορτώνουν εἰς τὴν 'Ελλάδα, καὶ ὅτι ἡ κυκλοφορία αὕτη δὲν φαίνεται εἰς τὰς γαλλικὰς στατιστικὰς τὰς σχετικὰς μὲ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ποσοστώσεως.

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία τάσσεται ὑπὲρ πάσης ἐνεργείας ἐκ μέρους τοῦ γαλλικοῦ καὶ ἑλληνικοῦ Συνδέσμου τῶν διεθνῶν ὁδικῶν μεταφορέων, ἡ ὁποία θὰ ἠδύνατο νὰ καταλήξῃ εἰς μίαν ἐποικοδομητικὴν συνεργασίαν καὶ εἰς μίαν καλυτέραν κατανομὴν τῆς κυκλοφορίας.

Κατόπιν συζητήσεως, ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία καθορίζει ὅτι ἐὰν ἐσημειώνετο μία πρόοδος τῆς γαλλικῆς συμμετοχῆς τὸ 1976, μία νέα συνάντησις θὰ ἠδύνατο νὰ λάβῃ χώραν, κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1977, διὰ μίαν νέαν ἐξέτασιν τῆς ποσοστώσεως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στατιστικῶν τῶν παρεχομένων ἐκ τοῦ ἑνὸς καὶ τοῦ ἄλλου.

'Εξ ἄλλου, ὑπενθυμίζει ὅτι ἡ ἑλληνικὴ Διοίκησις δὲν ἐχρησιμοποίησεν ἀπὸ τῆς θέσεως ἐν ἰσχύι τῆς Συμφωνίας, τὰς προσκαίρους ἀδείας καὶ δὲν ἐπωφελήθη τῆς εὐχερείας τὴν ὁποίαν ἐπιφέρουν εἰς τὴν διαχείρισιν μιᾶς ποσοστώσεως.

Πράγματι, ἑκάστη πρόσκαιρος ἄδεια ἰσχύει δι' ἓν ἔτος, ἀφαιρεῖται κατ' ἀποκοπὴν ἐπὶ τῆς ποσοστώσεως διὰ 15 ταξείδια καὶ ἐπιτρέπει εἰς τὸν μεταφορέα νὰ πραγματοποιῇ ἕνα ἀπεριόριστον ἀριθμὸν ταξειδίων.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῆς θέσεως ἐν ἰσχύι τῶν προσκαίρων, ἀδειῶν,ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία προτείνει 5 προσκαίρους ἀδείας εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν. Λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἡμερομηνίας κατὰ τὴν ὁποίαν θὰ ἀποδοθοῦν αἱ ἄδειαι αὗται μεταφορᾶς, ἡ ἀποκοπὴ καθωρίσθη εἰς 8 ταξείδια καὶ τοῦτο ἰσοδυναμεῖ πρὸς μίαν ἐλαχίστην δυνατότητα 40 συμπληρωματικῶν ταξειδίων διὰ τοὺς ἕλληνας μεταφορεῖς.

Πρὸ τῆς ἐπιμονῆς τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας προκειμένου νὰ λάβῃ ἕνα μεγαλύτερον ἀριθμὸν ποσοστώσεως, ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία προσφέρει, πρὸς τούτοις, μίαν αὔξησιν 50 ταξειδίων.

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία κρίνει ὅτι αἱ 5 πρόσκαιροι ἄδειαι, μολονότι ηὐξημέναι κατὰ 50 ταξείδια, δὲν θὰ δυνηθοῦν εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν νὰ ἐκπληρώσουν τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας μέχρι τὸ τέλος τοῦ 1976. Προτιμᾷ εἰς αὐτὴν τὴν περίπτωσιν ὅπως τὸ πρόβλημα μελετηθῇ καλύτερον, εἰς τὸ ἐγγὺς μέλλον, διὰ τὴν ἀναζήτησιν μιᾶς καλυτέρας λύσεως.

'Η ποσόστωσις ἔφθασε λοιπόν, διὰ τὸ 1976, εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 1200 ταξειδίων.

ΙΙΙ. Διάφορα θέματα.

1. 'Η ἄνευ δασμοῦ εἰσαγωγὴ τῶν καυσίμων τῶν περιεχομένων εἰς τὰ ρεζερβουὰρ τῶν ὀχημάτων ὁδικῶν μεταφορῶν.

'Η γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία δηλοῖ ὅτι ἀπὸ τὸ 1973 ἡ ποσότης τῶν καυσίμων ἡ περιεχομένη εἰς τὰ κανονικὰ ρεζερβουὰρ τῶν φορτηγῶν καὶ αὐτοκινήτων, καὶ εἰσαγομένη ἄνευ δασμοῦ εἰς τὴν Γαλλίαν, ἔφθασεν ἀπὸ 50 εἰς 100 λίτρα.

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία διασαφηνίζει ὅτι οὐδεὶς ἔλεγχος ἀσκεῖται ὑπὸ τῶν ἑλληνικῶν ἀρχῶν, εἰς τὰ γαλλικὰ ὀχήματα εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς τὴν ποσότητα τῶν καυσίμων τῶν περιεχομένων ἐντὸς τῶν ρεζερβουὰρ τῶν ὀχημάτων ὁδικῶν μεταφορῶν καὶ εὔχεται ὅπως τὰ αὐτὰ μέτρα υἱοθετηθοῦν ὑπὸ τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν, ἐπὶ μιᾶς ἀμοιβαίας βάσεως.

2. Σύνδεσμος ROLL ON/ROLL OFF μεταξὺ τῆς 'Ελλάδος καὶ τῆς Συρίας.

'Η γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία ζητεῖ ἐκ τῆς ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας νὰ τῆς ἀποστείλῃ ἔγγραφον τεκμηρίωσιν ἐπὶ τοῦ συνδέσμου τούτου κυρίως εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ εἰς :

— τὰς τιμὰς
— τὰς προθεσμίας
— τὰς συχνότητας

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία διεσαφήνισεν ὅτι εἶχεν ἀντιμετωπισθῇ ἡ θέσις ἐν λειτουργίᾳ 2 πορθμείων ἐξασφαλιζόντων δύο ταξείδια πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν κατὰ ἑβδομάδα. 'Η χωρητικότης θὰ ἦτο 100 ὀχήματα δι' ἕκαστον πλοῖον καὶ τὸ κόστος μιᾶς διαδρομῆς μὲ μετάβασιν καὶ ἐπιστροφήν, τῆς τάξεως τῶν 5200 φράγκων. Τὸ σχέδιον τοῦτο εὑρίσκεται πρὸς τὸ παρὸν εἰς τὸ στάδιον τῶν μελετῶν.

Β. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. 'Η γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία συμμερίζεται τὰ προβλήματα τὰ ὀφειλόμενα εἰς τὴν ὕπαρξιν μιᾶς μὴ τακτικῆς κυκλοφορίας ἐπὶ τῆς γαλλικῆς ἐπικρατείας, πραγματοποιουμένης ὑπὸ ἑλληνικῶν γραφείων ταξειδίων (MEDI TOURS, CONSOLAS TRAVEL καὶ IASON) τὰ ὁποῖα ἐξασφαλίζουν τακτικὰς ἐξυπηρετήσεις μεταξὺ ΛΟΝΔΙΝΟΥ καὶ ΑΘΗΝΩΝ μέσῳ Γαλλίας μὲ ἀποβίβασιν καὶ ἐπιβίβασιν ταξειδιωτῶν εἰς ΠΑΡΙΣΙ καὶ ἐπὶ τῆς Κυανῆς 'Ακτῆς, χωρὶς νὰ ἔχουν τὰς ἀπαιτουμένας ἀδείας δυνάμει τῆς Συμφωνίας τοῦ 1969.

'Η ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ὑπεχρεώθη νὰ ἐξετάσῃ μὲ τὴν σειράν της ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα εἶχον ἀνακοινωθῇ ὑπὸ τῆς γαλλικῆς ἀντιπροσωπείας καὶ νὰ λάβῃ τὰ ἀναγκαῖα μέτρα, δοθείσης τῆς περιστάσεως.

2. Αἱ δύο ἀντιπροσωπεῖαι, πρὸς τούτοις, παρετήρησαν :

α) ὅτι ἡ δημιουργία μιᾶς τακτικῆς ἐξυπηρετήσεως μεταξὺ Γαλλίας καὶ 'Ελλάδος θὰ ἔδει νὰ ἐξετασθῇ διὰ νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὴν ζήτησιν τῆς παρούσης πελατείας.

β) ὅτι τὸ δρομολόγιον τῆς ἐξυπηρετήσεως ταύτης θὰ ἠδύνατο, ἐντὸς τοῦ μέτρου τοῦ δυνατοῦ καὶ ὑπὸ ἐπιφύλαξιν τοῦ συμφώνου τῶν ἄλλων Χωρῶν νὰ ἐπεκτείνεται πρὸς τὴν 'Αγγλίαν ἢ νὰ συναρμόζεται εἰς τὰς ἤδη ὑπαρχούσας ἐξυπηρετήσεις μεταξὺ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς 'Ιταλίας ἢ τῆς Γιουγκοσλαβίας.

γ) ὅτι θὰ ἔδει νὰ ἐμπιστευθοῦν εἰς ἑταιρείας ἢ συγκροτήματα ἐπιχειρήσεων μεταφορῶν συγκροτουμένων πέριξ μιᾶς ἐπιχειρήσεως ἐπικεφαλῆς τῆς σειρᾶς καὶ μόνης ὑπευθύνου ἔναντι τῶν ἀρχῶν ἑκάστου Κράτους, τὴν εὐθύνην ὅπως συμμορφοῦνται πρὸς τὰς πρακτικὰς τροπολογίας τῆς διοργανώσεως τῆς γραμμῆς ταύτης (συχνότης, ὡράριον, κόμιστρον, κ.λπ.).

δ) ὅτι τὸ Ὑφυπουργεῖον Μεταφορῶν θὰ προσδιώριζε ὅσον τὸ δυνατὸν ταχύτερον, τὴν ἐπιχείρησιν ἡ ὁποία θὰ ἀντιπροσώπευε τοὺς γάλλους, οἱ ὁποῖοι θὰ ἐξεμεταλλεύοντο τὴν γραμμὴν ταύτην προκειμένου νὰ δυνηθοῦν νὰ ἀρχίσουν διαπραγματεύσεις μὲ τοὺς ὁμολόγους των ἕλληνας, καὶ ἐνδεχομένως ἀλλοδαπούς.

3. Ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία συμφωνεῖ ἀρχικῶς καὶ ἐπιφυλάσσει τὸ δικαίωμα νὰ προτείνῃ ἐν καιρῷ τὸν ἀντιπροσωπεύοντα καὶ ἁρμόδιον ὀργανισμὸν διὰ νὰ διευθύνῃ τὰς διαπραγματεύσεις ταύτας. Προτείνει εἰς τὴν γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν, ἡ ὁποία ἔχει πάρει τὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὸν τομέα τοῦτον, νὰ μελετήσῃ τὸ πρόβλημα τοῦτο ἐν λεπτομερείᾳ καὶ νὰ τῆς ἀνακοινώσῃ τὰς προτάσεις της. Αἱ προτάσεις αὗται θὰ διαβιβασθοῦν κατόπιν εἰς τὸν προσδιορισθέντα ἐθνικὸν ὀργανισμὸν καὶ οὗτος θὰ ἔλθῃ εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν γάλλον ὁμόλογόν του διὰ τὴν ἐκπόνησιν τῆς τελικῆς συμφωνίας.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς
ἀντιπροσωπείας
(Ὑπογραφή)

Ὁ Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς
ἀντιπροσωπείας

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΝΟΔΟΥ ΠΟΥ ΕΛΑΒΕ ΧΩΡΑΝ ΕΙΣ ΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ ΤΗΝ 21 καὶ 22 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1977 ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΓΑΛΛΟ—ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ

Γαλλικὴ Ἀντιπροσωπεία

κ.Μ. REVILLON, Βοηθὸς Προϊσταμένου τῆς Ὑπηρεσίας Ἐμπορευματικῶν Μεταφορῶν Ὑφυπουργεῖον Μεταφορῶν Πρόεδρος.

δὶς KUBLER, Ἐπιτετραμμένη τοῦ Τμήματος V2 τῆς Ὑπηρεσίας Ὑπεραστικῶν Μεταφορῶν Ἐπιβατῶν.

κ. J. GARBAN, Ἀκόλουθος τῆς A.F.T.R.I.

κ. M. DURAND, Ἀντιπρόσωπος τῆς S.C.E.T.A.

κα A. SECRET, Γραμματεὺς τῆς Πρεσβείας τῆς Γαλλίας εἰς τὰς Ἀθήνας.

Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία

κ.Π. ΒΑΛΤΖΗΣ, Γενικὸς Διευθυντὴς Μεταφορῶν Πρόεδρος.

κ. Δ. ΔΟΥΔΟΥΜΗΣ, Πρῶτος Γραμματεὺς Πρεσβείας Ὑπουργεῖον Ἐξωτερικῶν.

κ. Π. ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΣ, Τμηματάρχης Ὑπουργεῖον Συγκοινωνιῶν.

κ. Α. ΓΚΑΣΙΟΣ, Τμηματάρχης Ὑπουργεῖον Ἐμπορίου.

κ. Ν. ΓΛΕΝΤΖΗΣ, Εἰσηγητής, Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν.

κα. Κ. ΚΑΛΛΙΒΩΚΑ, Τμηματάρχης, Ἑλληνικὸς Ὀργανισμὸς Τουρισμοῦ.

κα. Β. ΛΑΛΑΪΤΟΥ, Προϊσταμένη τῆς Ὑπηρεσίας EUROPA BUS Ὀργανισμὸς Σιδηροδρόμων Ἑλλάδος Α.Ε.

κ. ΑΛ. ΠΡΑΣΣΑΣ, κ. ΗΡΑΚΛ. ΝΙΚΟΛΗΣ, Ἐκπρόσωποι Συνδέσμων Μεταφορικῶν Ἐπιχειρήσεων Διεθνῶν Μεταφορῶν.

Α. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Δημιουργία μιᾶς διεθνοῦς τακτικῆς γραμμῆς Μεγάλη Βρεττανία—Γαλλία—Ἰταλία—Ἑλλάς.

Κατόπιν συζητήσεως, ἀπεφασίσθησαν τὰ ἑξῆς:

α) νὰ δημιουργηθῇ μία τακτικὴ γραμμὴ μεταξὺ Παρισίων καὶ Ἀθηνῶν διὰ μέσου τῆς Ἰταλίας μὲ ἐνδεχομένους ἐνδιαμέσους σταθμούς.

β) νὰ γίνουν αἱ ἀπαραίτητοι ἐνέργειαι γιὰ νὰ ὁρισθοῦν αἱ ὑπεύθυνοι ἐπιχειρήσεις τῶν δύο ἐνδιαφερομένων χωρῶν καὶ νὰ γίνουν αἱ ἀνάλογοι προτάσεις εἰς αὐτὰς πρὶν ἀπὸ τὸ τέλος τοῦ μηνὸς Μαΐου, ἐὰν εἶναι δυνατόν.

Ἐπειδὴ θὰ ὑπάρξουν περισσότεραι τῆς μιᾶς ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύσεως, ἡ μία μεταξὺ αὐτῶν θὰ ὁρισθεῖ ὡς ἐπικεφαλῆς τῆς σειρᾶς.

γ) ἐν ὄψει τῆς πλήρους ὀργανώσεως τῆς γραμμῆς, θὰ πρέπει νὰ γίνουν ἐπαφαὶ τὸ ταχύτερον δυνατόν, μὲ τὴν Μεγάλη Βρεττανία γιὰ νὰ ἐπιτραπεῖ ἡ καλύτερη δυνατὴ λειτουργία ἀπὸ τὴν δημιουργία αὐτῆς. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον, θὰ πρέπει νὰ ὀργανωθῇ μία τριμερὴς σύνοδος, τὸ ταχύτερον δυνατὸν εἰς τοὺς Παρισίους, μὲ τὴν πρωτοβουλία τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν.

δ) Συνεφωνήθη νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις νὰ ὑπογράψουν μίαν Συμφωνίαν ἡ ὁποία θὰ σέβεται τοὺς ὅρους μιᾶς συμβάσεως τύπου Συμφωνίας ὁμαδικῆς (pool) ἐκμεταλλεύσεως, βασιζόμενη εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς ἀποκλειστικότητος ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῆς ἀποκλειστικότητος τῆε ἐμπορικότητος. Δι' αὐτὸν τὸν λόγον, ἡ Γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία παρέδωσε εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπεία ἓν σχέδιον τύπου συμβάσεως δι' ἐξέτασιν καὶ πρότασιν ἐνδεχομένων τροποποιήσεων.

ε) Ἡ εἴσοδος εἰς τὴν ἐπικράτειαν τῶν δύο χωρῶν θὰ ἀπαγορεύεται εἰς τὰ αὐτοκίνητα τὰ ὁποῖα:

— δὲν θὰ ἔχουν ἄδεια κατ' ἐξαίρεσιν ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ ἄρθρου 2 τῆς Συμφωνίας τῆς 9.4.1969

— ἢ δὲν θὰ ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ μεταφορῶν τὰ προβλεπόμενα εἰς τὸ ἄρθρο 3 τῆς ἰδίας Συμφωνίας

— ἢ δὲν θὰ συμμετέχουν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς.

2. Ἔναρξις λειτουργίας ἑνὸς συστήματος ἀνταλλαγῆς στατιστικῶν πληροφοριῶν.

Κατόπιν συζητήσεως, ἀπεφασίσθησαν τὰ ἑξῆς:

α) Αἱ ἐπιχειρήσεις αἱ ἐπιφορτισμέναι μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς θὰ πρέπει νὰ παραδώσουν εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν δύο χωρῶν, σύμφωνα μὲ τὴν τροπολογία ἡ ὁποία θὰ καθορισθεῖ μέσα εἰς τὴν ὁμαδικὴν συμφωνίαν τὰς στατιστικὰς πληροφορίας τὰς σχετικὰς μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν.

β) Κάθε ἄλλο αὐτοκίνητο τὸ ὁποῖο κυκλοφορεῖ τακτικὰ μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένο μὲ ἕνα Φύλλον Τροχαίας ἀντίγραφο τοῦ ὁποίου θὰ ἀφαιρεῖται εἰς τὸ τελωνεῖον τῆς χώρας προορισμοῦ.

γ) Ἡ ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία ἐκοινοποίησεν εἰς τὴν γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν ἓν ἀντίτυπον τοῦ Φύλλου Τροχαίας τὸ ὁποῖον θὰ χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Β. ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

1. Ἀνάπτυξις τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ τῆς ὁδικῆς κυκλοφορίας μεταξὺ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος.

Σύμφωνα μὲ τοὺς ἀριθμοὺς οἱ ὁποῖοι ἐδόθησαν ἀπὸ τὴν Γαλλικὴν ἀντιπροσωπείαν αἱ συνολικαὶ ἀνταλλαγαὶ μεταξὺ τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ἑλλάδος, ἀνῆλθον σὲ 1.039.000 τόννους τὸ 1976 ἔναντι 1.123.000 τὸ 1975 (-7,5%).

Τὸ μεταφερθὲν τοννάζ ὁδικῶς ἀνῆλθεν ἀπὸ 54.000 τόννους σὲ 78.700 τόννους (+ 46%).

Ἡ σχετικὴ συμμετοχὴ τῶν γάλλων καὶ ἑλλήνων μεταφορέων ἦτο ἡ ἀκόλουθος:

	Μεταφορεῖς	
	Γάλλοι	Ἕλληνες
κατεύθυνσις Γαλλία—Ἑλλάς	25,4%	73,2%
κατεύθυνσις Ἑλλάς—Γαλλία	16,4%	81,6%
Σύνολον	20,4%	77,9%

Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία ἐξέθεσε τὰς λαμβανομένας ἢ ὑπὸ μελέτην διατάξεις εἰς τὴν Ἑλλάδα διὰ τὴν συγκέντρωσιν λεπτομερῶν στατιστικῶν διὰ τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων τὰς πραγματοποιουμένας ἀπὸ τοὺς Ἕλληνας μεταφορεῖς μεταξὺ καὶ διὰ μέσου τῶν δύο χωρῶν.

Οἱ γάλλοι μεταφορεῖς ἐπραγματοποίησαν 689 ταξείδια ἀπὸ τὰ ὁποῖα 124 τράνζιτο.

Οἱ ἕλληνες μεταφορεῖς ἐχρησιμοποίησαν τὴν ὁλότητα τῆς ποσοστώσεως τῶν 1290 ταξειδίων ἀπὸ τὰ ὁποῖα 10% περίπου τράνζιτο.

2. Καθορισμὸς τῆς ποσοστώσεως γιὰ τὸ 1977

Κατόπιν ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων, ἡ ποσόστωσις καθωρίσθη εἰς 1350 ταξείδια γιὰ τὸ 1977.

Ἐξυπακούεται ὅτι, ἐὰν ἀπαιτεῖτο ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς θὰ ἠδύνατο ἐνδεχομένως νὰ ἀναθεωρηθῇ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ ἔτους 1977 μὲ μίαν ἀνταλλαγὴν ἐπιστολῶν.

Ἐὰν ἡ αἴτησις προέρχεται ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν, αὐτὴ πρέπει νὰ δώσῃ ὅλας τὰς ἀπαιτουμένας ἀποδείξεις.

3. Διάφορα θέματα.

α) Δυσκολίαι τὰς ὁποίας συνήντησαν γάλλοι μεταφορεῖς διὰ νὰ εἰσπράξουν ὡρισμένας πιστώσεις.

Ἡ γαλλικὴ ἀντιπροσωπεία ἐπέστησε τὴν προσοχὴ εἰς ὁρισμένας περιπτώσεις μὴ σεβασμοῦ τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων ὅσον ἀφορᾶ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου.

Διὰ τὰς πλημμελεῖς ἐπιχειρήσεις αἱ ὁποῖαι δὲν ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον ἀπὸ τὴν ἑλληνικὴν Διοίκηση, αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὀργανώσεις τῶν ἑλλήνων μεταφορέων προέτειναν κάθε δυνατὴν βοήθειαν στοὺς γάλλους συναδέλφους τους εἰς αὐτὸν τὸν τομέα μὲ τὴν μεσολάβησιν τῆς Πρεσβείας τῆς Γαλλίας εἰς τὰς Ἀθήνας.

Μία ἀνάλογος διάταξις θὰ ὑπάρξῃ πρὸς ὄφελος τῶν ἑλλήνων μεταφορέων οἱ ὁποῖοι θὰ συναντήσουν δυσκολίας αὐτοῦ τοῦ εἴδους εἰς τὴν Γαλλίαν.

β) Ἐφαρμογὴ τοῦ ἄρθρου 12 τῆς Συμφωνίας.

Ὁρισμένοι γάλλοι μεταφορεῖς θὰ εὑρίσκοντο ἐν ἀδυναμίᾳ ὅπως ἐπιτύχουν τὰς εἰδικὰς ἀδείας τὰς ἀπαιτουμένας ἀπὸ αὐτὸ τὸ ἄρθρον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς πρὸς μίαν τρίτην χώραν.

Θὰ δοθοῦν διευκρινίσεις εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν διὰ τὰς περιπτώσεις αὐτοῦ τοῦ εἴδους αἱ ὁποῖαι ἀνεφέρθησαν.

Ἐπίσης, θὰ προβοῦν εἰς τὴν ἐξέτασιν τῶν ὅρων βάσει τῶν ὁποίων αἱ μεταφοραὶ αἱ ἐκτελούμεναι πρὸς μίαν τρίτην χώραν τράνζιτο διὰ τῆς χώρας καταγραφῆς τοῦ ὀχήματος θὰ μποροῦν νὰ ἀπαλλάσσονται τῆς εἰδικῆς ἀδείας.

γ) Σύμβασις CMR

Ἡ Ἑλλὰς ἐπικύρωσε τὴν σύμβασιν CMR στὶς 12 Μαρτίου 1977.

Αὐτὴ ἡ σύμβασις ἐτέθη λοιπὸν σὲ ἰσχὺ καὶ δι' αὐτὸν τὸν σκοπὸν ἐλήφθησαν ὅλα τὰ συγκεκριμένα μέτρα ἐφαρμογῆς.

Ὁ Πρόεδρος τῆς Γαλλικῆς ἀντιπροσωπείας	Ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας
M. REVILLON	Π. ΒΑΛΤΖΗΣ

ΕΚ ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ